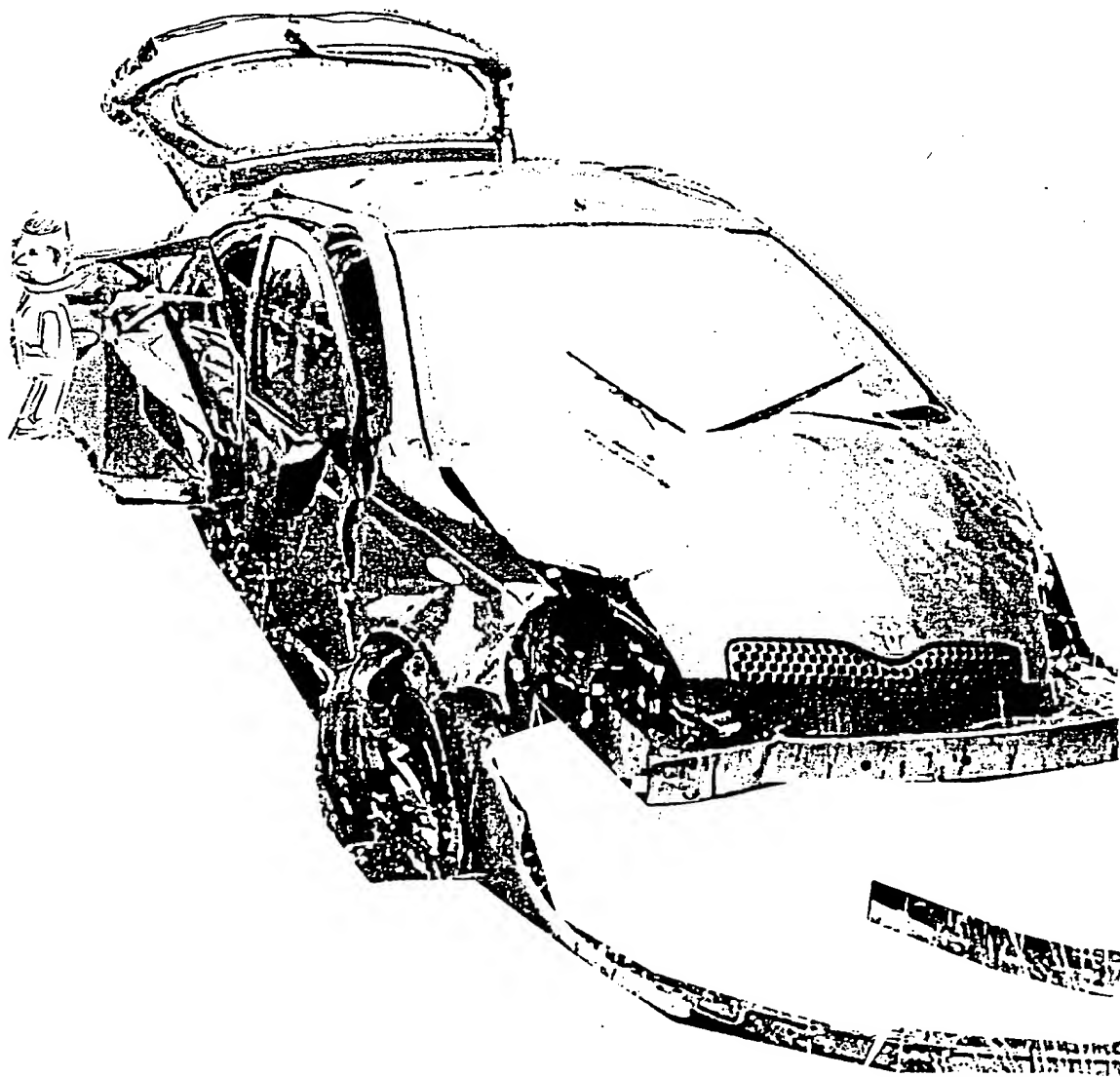


Death due to severe injury linked to ejection of a 6-year old boy from three and half-year old Toyota Yaris; Vehicle Identification Number JTDKV123403010861 on the highway A3 on Oct. 21, 2002 at 1.05 p.m.

Mr. EPHK Heiko Loof, Police Chief of Highway Police Station the city of Wiesbaden, and Dr. Go, both assume, when a 38 year old female driver be distracted by her son, she swiftly turned her Toyota, travelling at 100 km/h, to the left, then, in an attempt to make correction, to the right. As a result, her car on the wet lane was out of control, crossed over all three wet lanes of the highway, a wet hard shoulder, on which Police discovered two main traces of tires, and a hedge on small slope and finally crashed into a concrete low wall, which repelled it during which

- the side rail was separated at the B-post section into two members and ruptured at the C-post section into a hole of a size of approx. 100 by 40 mm;
- the outer panel and the inner panel at the lower section of co-driver door were torn apart;
- the rear-door was collapsed due when crashing into a pole of the concrete low wall; and
- she suffers minor injury, gash on her right hand and *pain in her back, resulting from minor yaw-acceleration dependant force*, despite deployment of the front airbag while the other front airbag was improperly deployed because the co-driver seat was unoccupied; and
- her son, *properly restrained by a three-point seat belt, sitting on a proper child-seat*, was propelled out of the restraint by great energy, forced out through the vehicle roof and the upper frame of the collapsed rear-door and, finally, *hooked* at the collar of his jacket on a screw (see other photos). He was salvaged by a driver of another car, who and other witnesses, having been driving behind her car. They described the event of accident and the tragedy to Mr. PHK Jürgen Morr, Deputy Police Chief thereof. At the hospital her son was dead!

Every mother is heart-broken when watching her son being hooked at the collar of his jacket  
n this screw  
(see other photos)



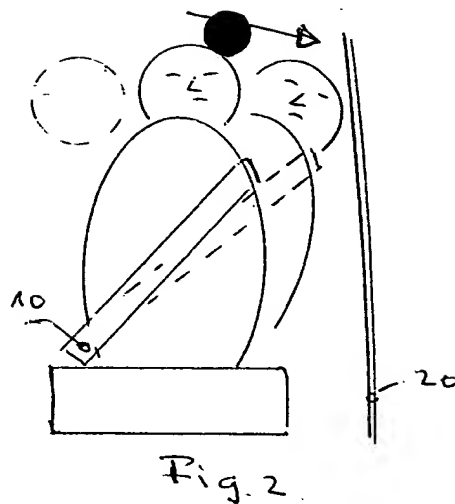
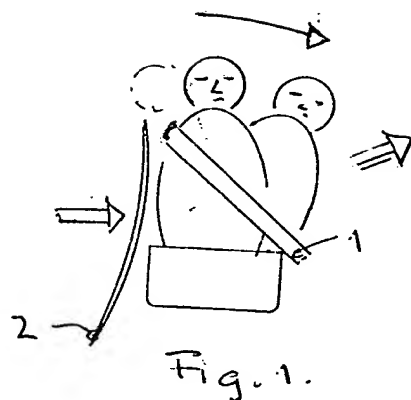
Dr.-Ing. Giok Djien Go  
Pfahlgabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany

Dr. -Ing. Giok Djien Go © 10/21/2002 All rights reserved

U211002

U211002.000

Dr.-Ing. Gtork Dillen Go  
Pfehlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany



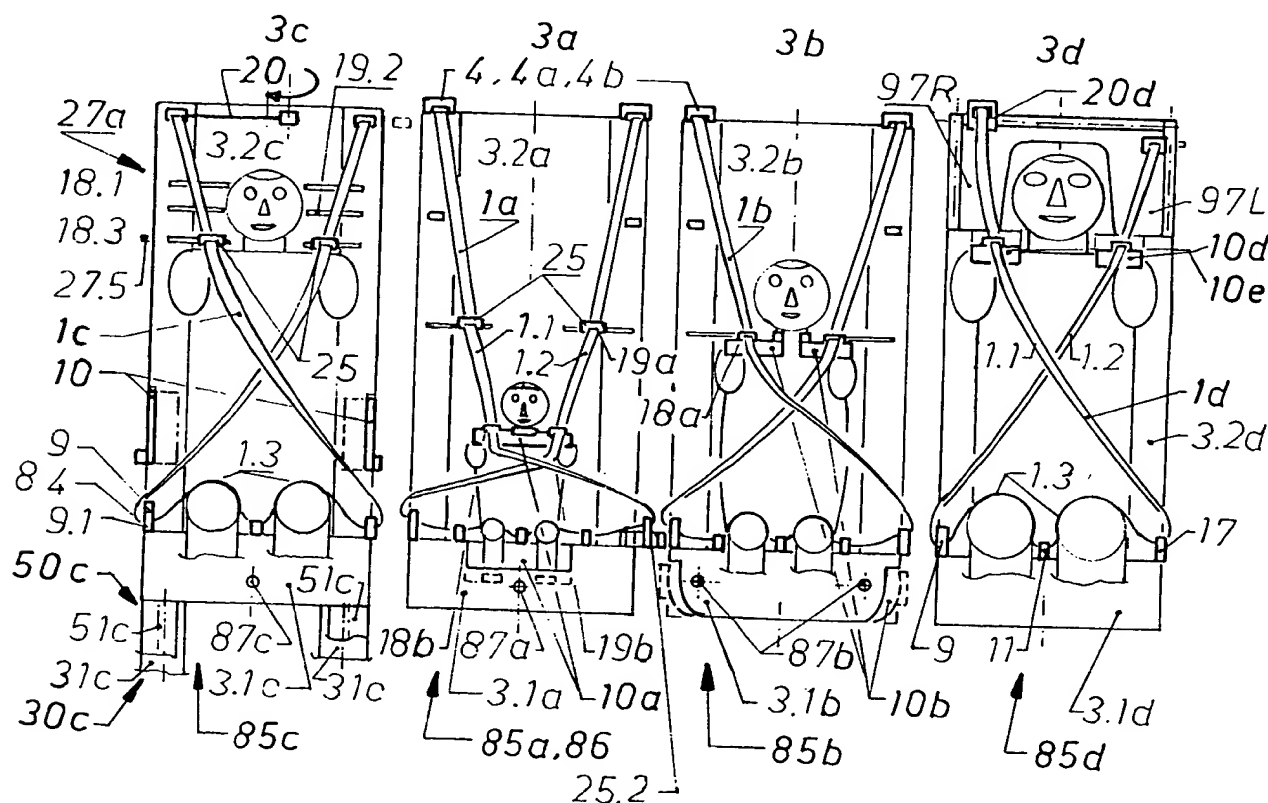
Dr.-Ing. Gtork Dillen Go  
Pfehlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany

The Event of Ejection and/or Yaw-acceleration of restrained Passengers, resulting from the outmoded three-point seat belts, designed for outmoded cars in 1960s, is discovered by Dr. Go upon evaluating a number of cars two Toyotas as well as premium cars like Volvos, SAAB, BMWs, VWs, MBs, Ferrari etc.

Due to great impact energy, imposed on the rear door 2, the kid, properly restrained by the three-point seat belt 1, sitting on a proper child-seat, was rotated to the left, freed from the restraint and finally forced out through the vehicle roof and the totally deformed rear door 2, whose stiffness tends to zero by the fact that the outer panel can be lifted like paper (see photos).

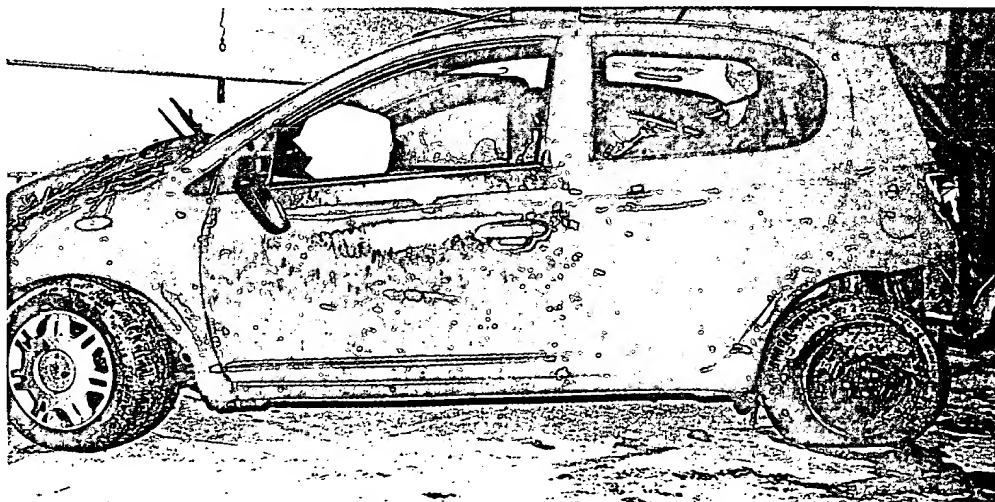
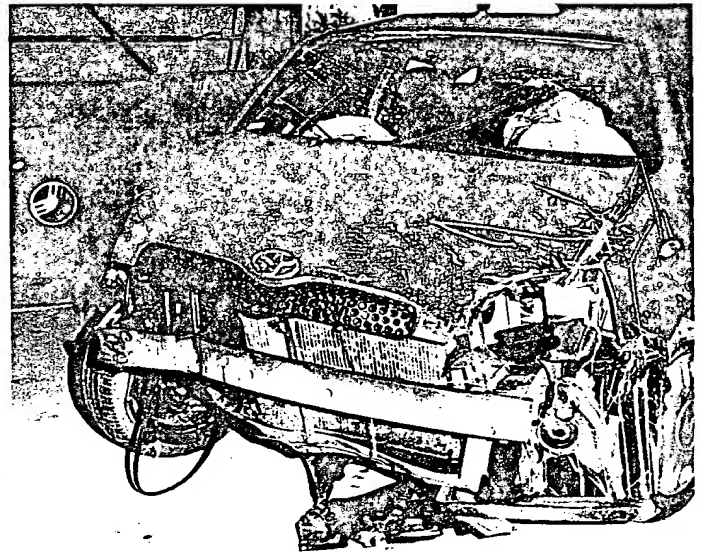
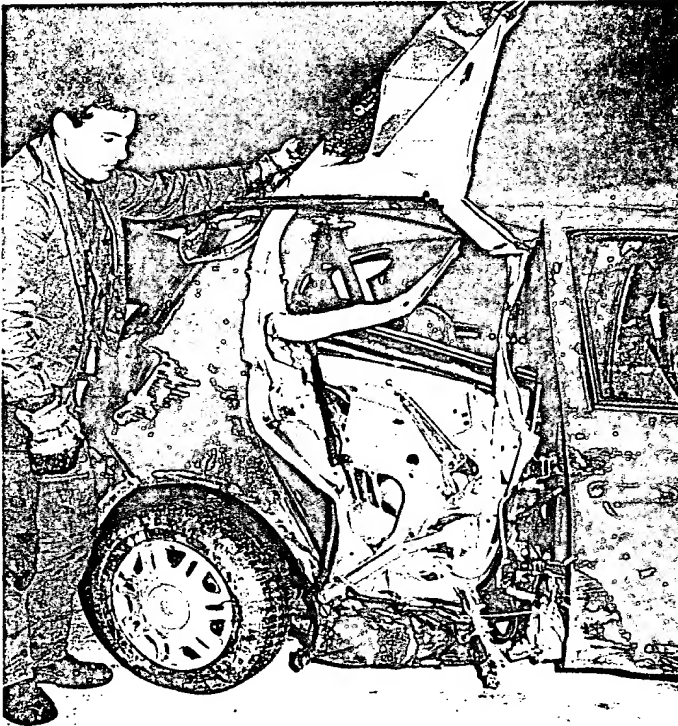
The female driver, properly restrained by the three-point seat belt 10, was propelled to the left into the door 20. Fortunately, she was intercepted by the inflated airbag. However, she suffers pain in her back, resulting from minor yaw-acceleration dependant force, and, for sure, head injury and lacerations, probably bruises, on her face!

EP 1 037 773 B1, EP 1 037 771 B1, DE 100 10 415 C1, DE 197 58 497 C2 vibration-damping, energy absorbing cots for babies, vibration-damping, energy absorbing child seats for children, vibration-damping, energy absorbing restraint systems for adults and old people



Contrarily, in a future car, equipped with Dr. Go's patents, undermentioned, some of which ref. to DE 196 55 146 C2, EP 1 037 773 B1, EP 1 037 771 B1, DE 100 10 415 C1, DE 197 58 497 C2 substantially improve Volvo's SIPS, WHIPS and patented three-point seat belts, this kid as well as that 29-year old driver would have survived the respective accidents! Countermeasures ref. to:  
 EP 1 037 773 B1, EP 1 037 771 B1, DE 100 10 415 C1, DE 197 58 497 C2 vibration-damping, energy absorbing cots for babies, vibration-damping, energy absorbing child seats for children, vibration-damping, energy absorbing restraint systems for adults and old people;  
 EP 0869878 B1 clamping assemblies;  
 DE 19549378 C2, DE 19655051 C2, DE 19655146 C2, PCT/DE00/04223 (WO/01/38128), on which EPO has already granted patent; etc.

Undeformed vehicle side of driver, undeformed hood and totally deformed vehicle side of co-driver



Dr.-Ing. Giok Djien Go  
 Pfahlgrabenstr. 45  
 D-65510 Idstein  
 Germany

4

Since the event of the accident the d seat and seat belt remain unchanged in compliance with the German prosecutors to ensure evidence.

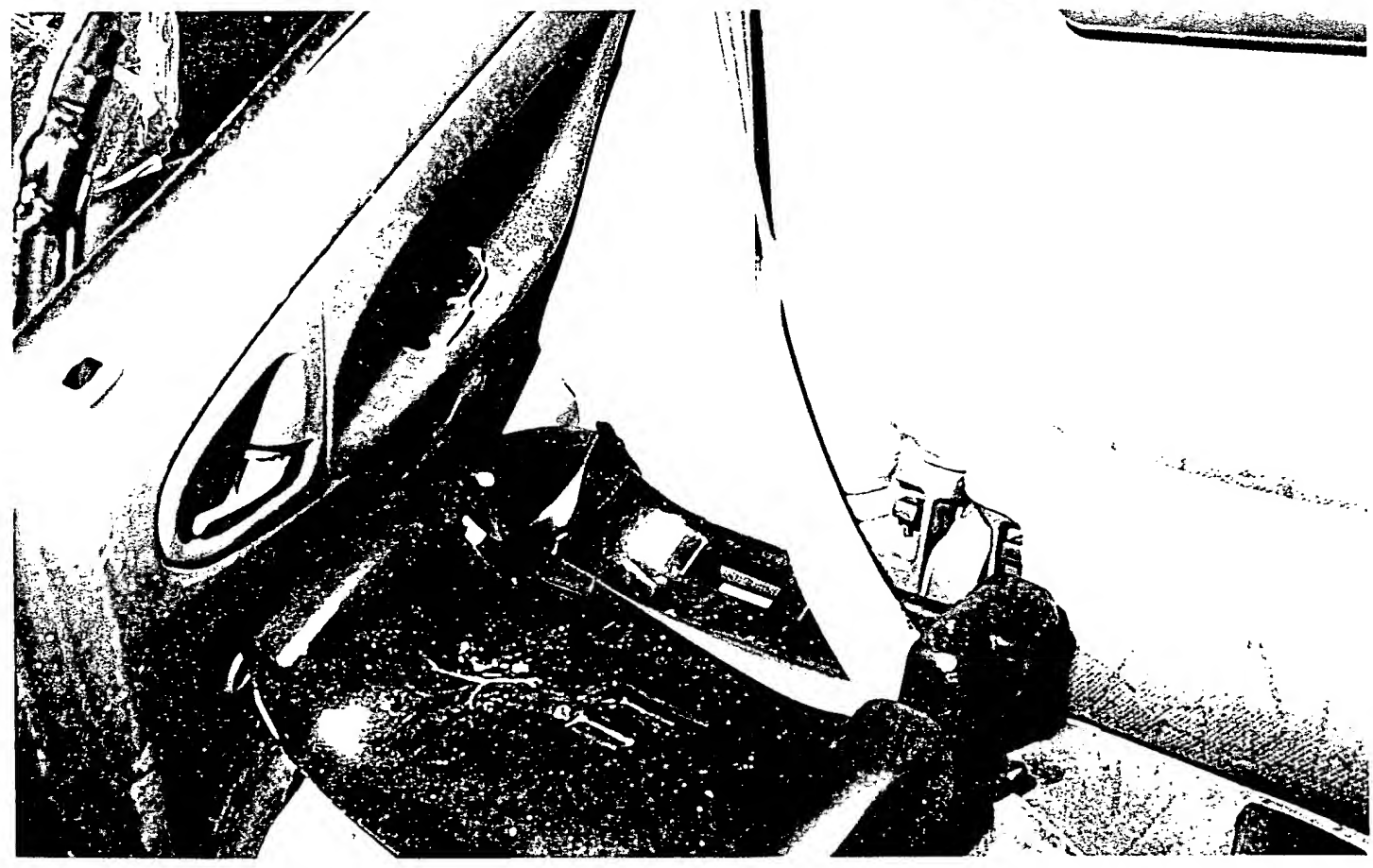
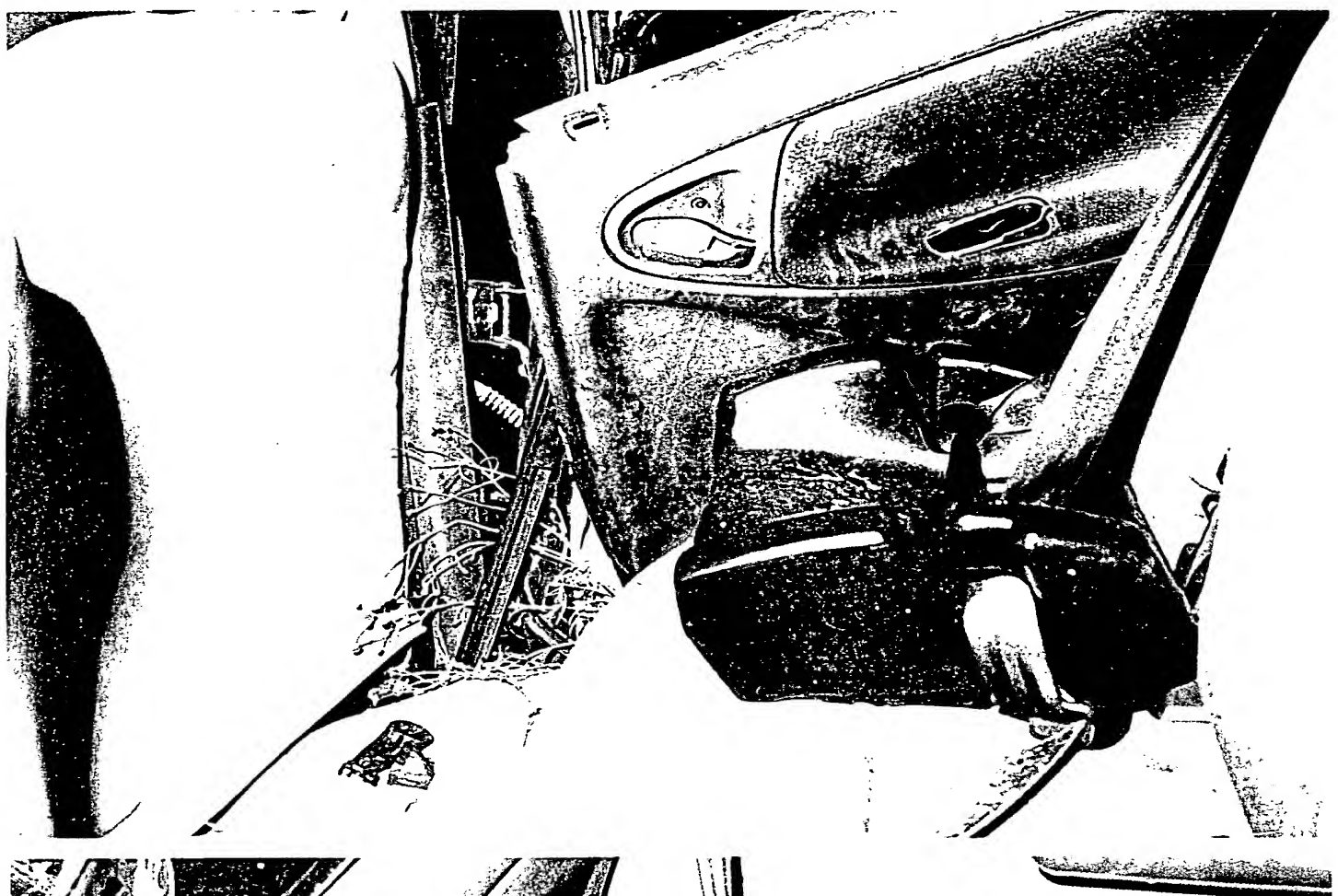


Foto: ...  
Fahrerabenteurer  
0-65510-11510

The 6-year old boy, propelled out of the restraint, through the vehicle roof and the upper frame, was hooked at the collar of his jacket, replaced by a blue cloth, on this screw of the track of window pane according to Mr. PHK Jürgen Morr.



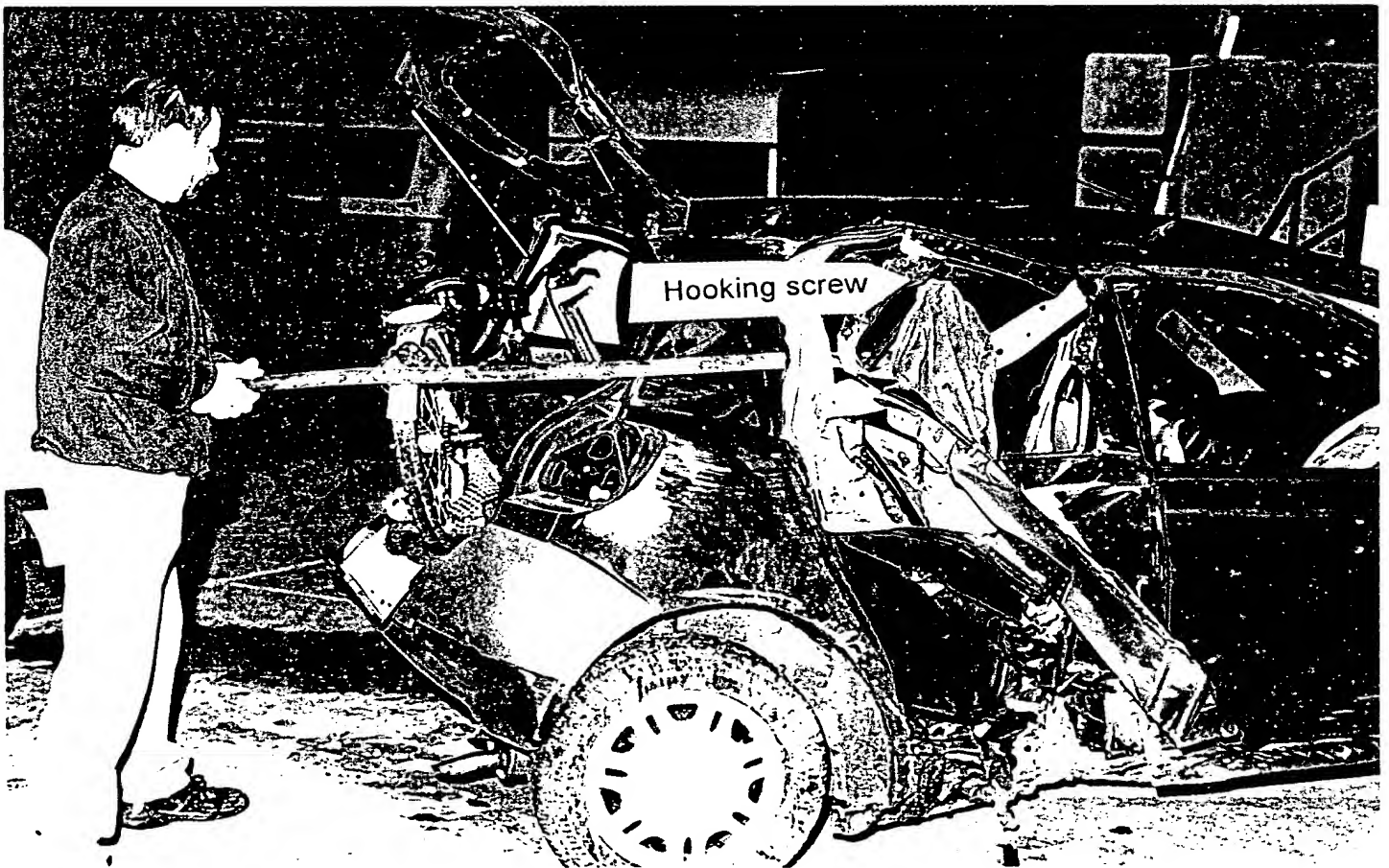
Dr.-Ing. Glok Dijen Gu  
Pfahlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany



Hooking screw



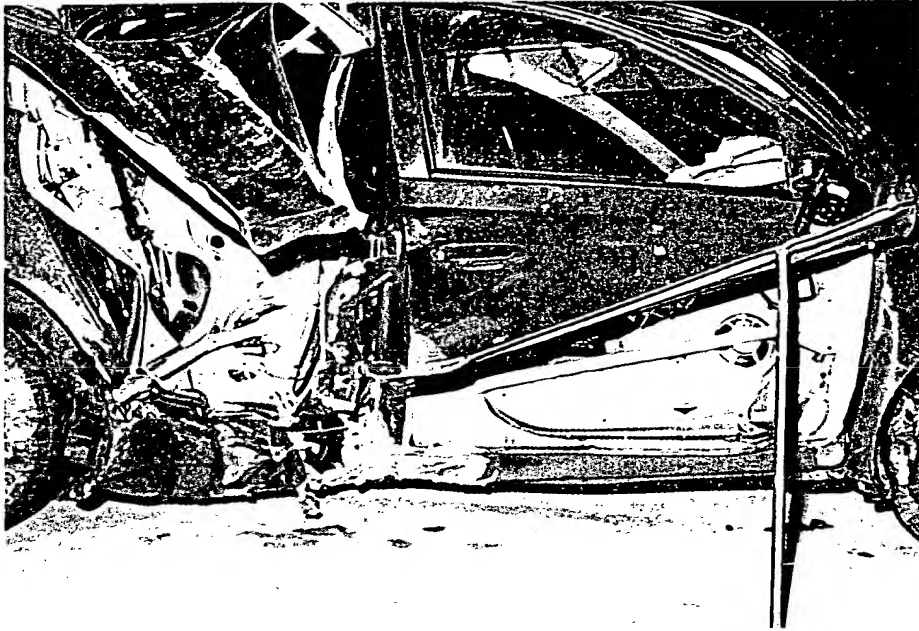
6 The minor deformation of vehicle roof substantiates poor design because it is not involved in the process to distribute impact energy to other vehicle members, particularly, to the vehicle side of driver. As a result, the rear door was overstressed. Two strong persons cannot open it, whose inner panel is jammed in the vehicle body, despite using crowbars. If the car catches fire, passengers are burnt alive.



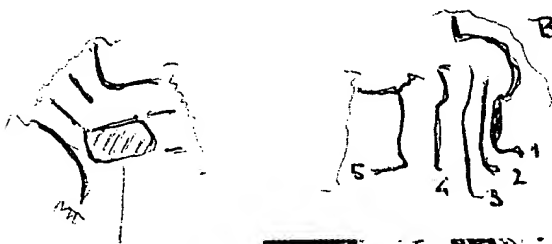
Dr. Ing. habil. Dipl.-Ing. G.  
Pfehlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany

7

The side rail is broken at the B-post section and ruptured at the C-post section,  
 Separation of the outer panel from the inner panel of each door  
 Separation of reinforcing impact rod, which is buckled, from the inner panel



B-POST SECTION



100 x 40

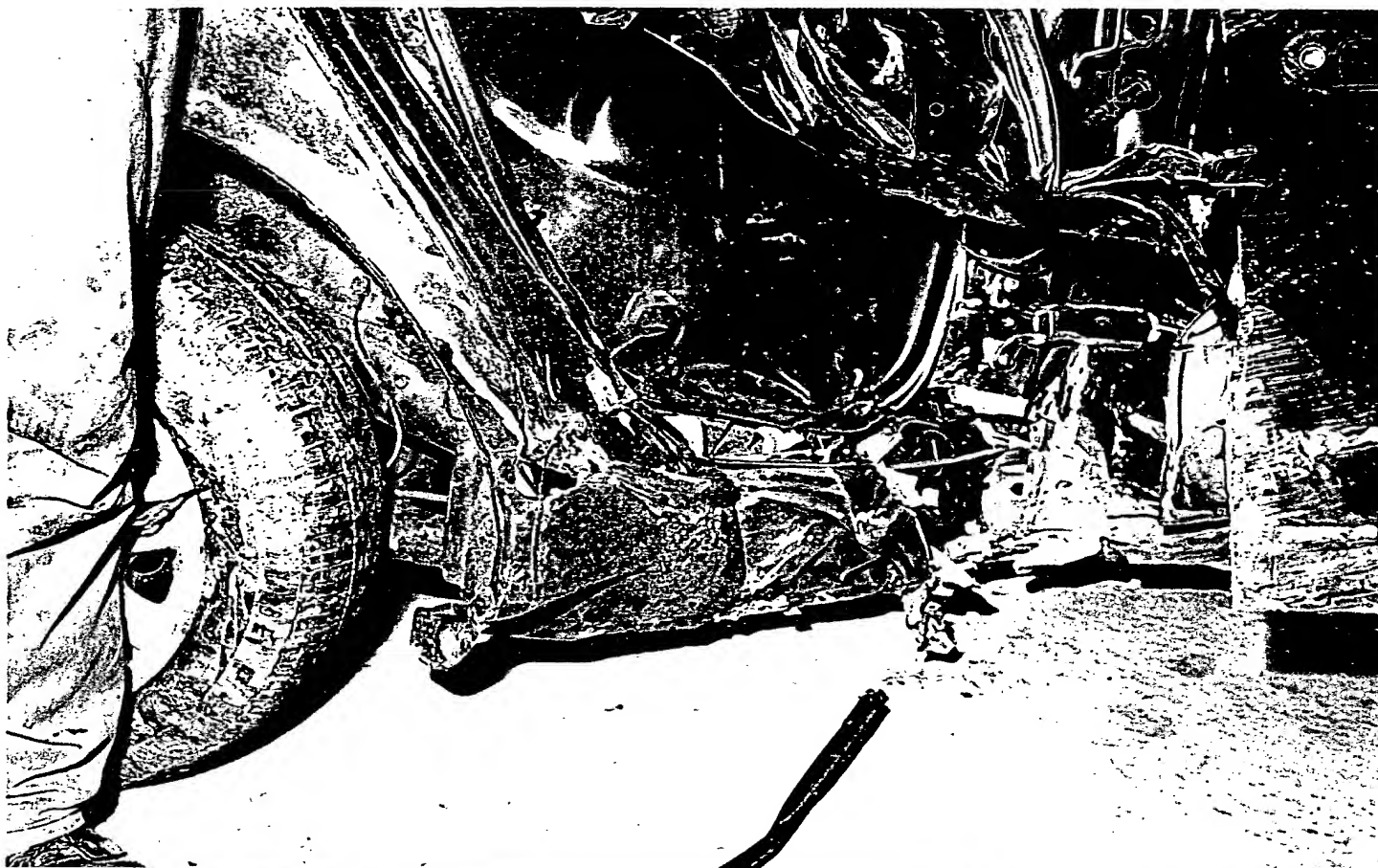
mm<sup>2</sup>

C-POST SECTION



Dr.-Ing. Giok Dijien Go  
 Pfahlgrabensstr. 45 /  
 D-65510 Idstein  
 Germany

3  
Separation of the side rail into two totally deformed members at the B-post section and a hole of a size of approx. 100 by 40 mm at the C-post section



Dr.-Ing. Giok Djen Go  
Pfahlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany



Polizeipräsidium Westhessen  
Dir. Verkehrssicherheit/Sonderdienste  
Polizeiautobahnstation Wiesbaden  
Rennbahnstraße 2  
65205 Wiesbaden  
VNr. VU/0163203/2002

65189 Wiesbaden

Protokoll-  
Aufnahme ☐  
RB Krs Gem  
414000  
7 12

Ordnungswidrigkeit  
verjährt am:

6.7. Kind +

<b>Unfallart</b>		<b>Behördenkennung</b> (Dienststellen-Nr.)		<b>Unfalldatum</b> (Tag/Monat/Jahr)		<b>Unfallzeit</b> (h/min)	
Zusammenstoß m. and. Fahrzeug, das anfährt, anhält o. i. ruh. Verkehr steht vorausfährt, anhält		0035		05 21.10.2002		06 13:05	
seitlich in gleiche Richtung fährt		Anzahl der Beteiligten		Gesamtsachschaden (volle €)		Alkohol- einwirkung	
entgegenkommt		01 01		20000		<input checked="" type="checkbox"/>	
einbiegt oder kreuzt		Unfallort (Gemeinde, Ortsteil, Kreis, Straße, Richtungsfahrbahn):		aufsteigend = 1		Haus- Nr.	
Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger		07		2		24	
Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn		Gemarkung Wiesbaden, A 3, km 150,590, Richtung Köln		absteigend = 2		27	
Abkommen von der Fahrbahn nach rechts		innerorts = 1		Straßen- Schlüssel		Stati- ons-km	
Abkommen von der Fahrbahn nach links		außerorts = 2		15		56	
Unfall anderer Art		Straße 1:		km 150,590		60	
Charakteristik der Unfallstelle		Klasse		Nr.		NK- Kurzform	
Kreuzung		47		29		44	
Einmündung		Straße 2:		Nr.		46	
Grundstücksein- oder -ausfahrt		Klasse		48		52	
Steigung		Unfall- kateg.		Unfall- Typ		Sonder- erhebung	
Gefälle		61		62		64	
Kurve		Unfallhergang: Ord. Nr.		01:		02:	
Besonderheiten der Unfallstelle		(ggf. Handskizze)		03:		04:	
Schienengleicher Wegübergang		05:		06:		06:	
Fußgängerüberweg (Z.293)		Unfallhergang nach Aussage des Zeugen		ON 01 befuhr den linken Fahrstreifen (hier drei vorhanden) der o. a. BAB mit ca. 100 km/h in Ri.-Köln.		Der Zeuge bemerkte, dass ON 01 ganz langsam auf den mittleren Fahrstreifen fuhr. Plötzlich zog ON 01 ruckartig nach links und kam dabei ins Schleudern, schleuderte nach rechts über die gesamte Fahrbahn, rutschte quer eine Böschung hoch und stieß mit seinem rechten hinteren Heck gegen die Schallschutzwand der ICE-Trasse. Von dort wurde ON 01 abgewiesen, überschlug sich und blieb anschließend auf allen vier Rädern entgegengesetzt zur Fahrtrichtung auf dem Grünstreifen stehen.	
Fußgängerfurt		Durch den Aufprall wurde das Kind von ON 01 aus dem Fahrzeug geschleudert (trotz Sicherheitsgurt) und tödlich verletzt.		Polizeiliche Maßnahmen:		Verständigung STA Wiesbaden (STA)	
Haltestelle		Straßenzustand		Trocken		Verständigung Presse	
Arbeitsstelle		Nass/Feucht		1		Sicherstellung des Fahrzeuges von ON 01	
Verkehrsberuhigter Bereich (Z.325)		Winterglatt		2		Verständigung Sachverständiger Herr	
Lichtzeichenanlage		Schlupfrig (Öl, Dung, Laub usw.)		5		Verständigung Bundesgrenzschutz (war vor Ort)	
in Betrieb		Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn		55		Verständigung Deutsche Bahn AG	
außer Betrieb		Baum		0		Lichtbilder wurden gefertigt	
Geschwindigkeitsbegrenzung		Mast		1			
(durch Z.274/274.1 angeordnet - km/h)		Widerlager		2			
Lichtverhältnisse		Schutzplanke		3			
Tageslicht		sonstiges Hindernis		4			
Dämmerung		kein Aufprall		5			
Dunkelheit		Vorläufig festgestellte Ursachen gemäß Verzeichnis Nr. 01-69		Ord. Nr.		wegen (Tatbestand oder TB-Nr.) verwahrt	
Straßenzustand		01 49		21.10.2002		Datum	
Trocken		58 59		PK		(Unterschrift und Amtsbezeichnung d. aufnehmenden)	
Nass/Feucht		60 61					
Winterglatt		62 63					
Schlupfrig (Öl, Dung, Laub usw.)		64 65					
Aufprall auf Hindernis neben der Fahrbahn		Ord. Nr.					
Baum		66 67					
Mast		68 69					
Widerlager		70 71					
Schutzplanke		72 73					
sonstiges Hindernis		74 75					
kein Aufprall		76 77					

Verkehrsunfallanzeige, BI 1 - Ausf. f. aufnehmende Polizeidienststelle - (3)

Verkehrsunfall\_Blatt\_1\_001

Dr.-Ing. Giok Djan G.  
Pfahlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany

13.05  
21.10.02  
TOYOTA YARIS  
JTD KV 123403010861  
21.10.04.99 | 21/21

Blatt 2

Beteiligte Person und Fahrzeug

Kind ☐Jugendl. ☐Heranw. ☐§ 14 ☐Alkoholeinw. ☐

Ordn.-Nr.: 01

Name

Geb. Name

Vorname(n)

Straße / Hausnr.

PLZ / Wohnort

Beru.

Geb. Datum

Tag Mon. Jahr  
07.04.1964Wohnort  
Inland = 1  
Ausland = 2

1

Geschlecht

W

2829

Staatsangehörigkeit

Weiblich

406 P1 YARIS

5613 TOYOTA EUROPE

22.10.02

## Polizeibericht

Kind schleudert aus Auto:  
lebensgefährlich verletzt

wis. - Lebensgefährliche Verletzungen erlitt ein sechsjähriger Junge gestern bei einem Unfall auf der A3 bei Medenbach. Das Auto, in dem der Sechsjährige mit seiner Mutter in Fahrtrichtung Köln unterwegs war, kam bei Medenbach von der Fahrbahn ab und überschlug sich. Dabei wurde der Junge herausgeschleudert und schwer verletzt.

Wie die Autobahnpolizei berichtet, war der Wagen mit Duisburger Kennzeichen auf der linken der drei Fahrspuren unterwegs. Das Fahrzeug sei plötzlich abrupt nach links ausgebrochen, dann rechts

über alle Fahrspuren geschleudert und die Böschung hinauf gerast. Oben prallte der Wagen gegen die Schallschutzwand der ICE-Trasse, überschlug sich auf der Böschung und kam schließlich auf der Standspur auf den Rädern zum Stehen.

Der lebensgefährlich verletzte Junge wurde in die Dr.-Horst-Schmidt-Kliniken eingeliefert, ebenso die Mutter - sie war leicht verletzt, stand aber unter Schock. Während der Bergungsarbeiten staute sich der Verkehr in Richtung Frankfurt auf etwa fünf Kilometern Länge.

28.06.82

Behörde Stadt Braunschweig

Behörde

Behörde

nicht fahrbereit ☒Anhänger vorhanden ☐

Modell Yaris P1

Anzahl der Benutzer 02

Nationalitätszeichen

Modell

Nationalitätszeichen

Befördertes Gefahrgut

UN-Nr. ☐sonst. Gefahrgut ☐ Ausn. VO-Nr. ☐Gefahrgut ausgetreten ☐

Unfallfolgen bei Beteiligten

Art der Verletzung

Sachschaden (volle €)

4243 Leichtverletzt [3]

Schnittwunde an der rechten Hand, Schmerzen im Rückenbereich

8.000,-Eur

Verwarnung

nicht angeboten ☐

Verwarnungsgeld

€

wegen (Tb-Nr.)

Nicht erhoben ☐abgelehnt ☐

(nur bei A-Unfällen)

ausgehändig/versandt am

Bisher nicht zurück

VNr.: VU/0163203/2002

Blatt 3 (Nur bei Unfallanzeige C)

Behördenkennung

0035

Unfalldatum 21.10.2002

Unfallzeit 13:05

Sonst. Geschädigte/Ordn.-Nr.

Name / Firma

Vorname(n) / Ergänzung(Firma)

Straße / Hausnr.

PLZ / Wohnort

Alter (in Jahren)

Bekannte Verletzungen

Art des Sachschadens

Sachschaden (volle €)

Verspätung eines ICE; Beschädigung an Lärmschutzwand

Sonst. Geschädigte/Ordn.-Nr.

01a

Name / Firma

Vorname(n) / Ergänzung(Firma)

Straße / Hausnr.

PLZ / Wohnort

Alter (in Jahren)

Bekannte Verletzungen

Art des Sachschadens

Sachschaden (volle €)

Sonst. Geschädigte/Ordn.-Nr.

Geschlecht

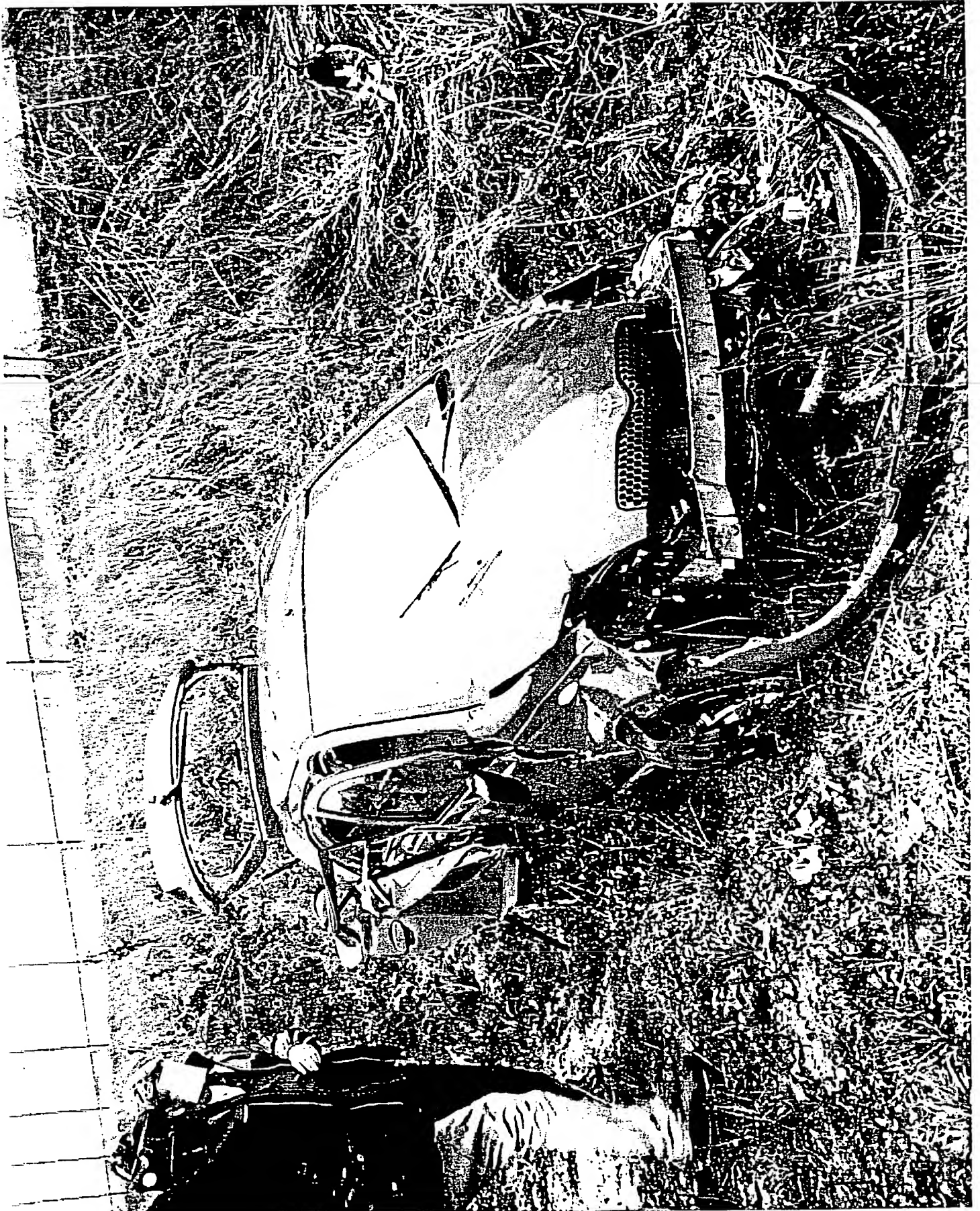
Geschlecht männlich

6

Getötet [1]

schweres Schädelhirntrauma, schwere innere Verletzungen

Dr.-Ing. Giok Djen G.  
Pfahlgrabenstr. 45  
D-65510 Idstein  
Germany

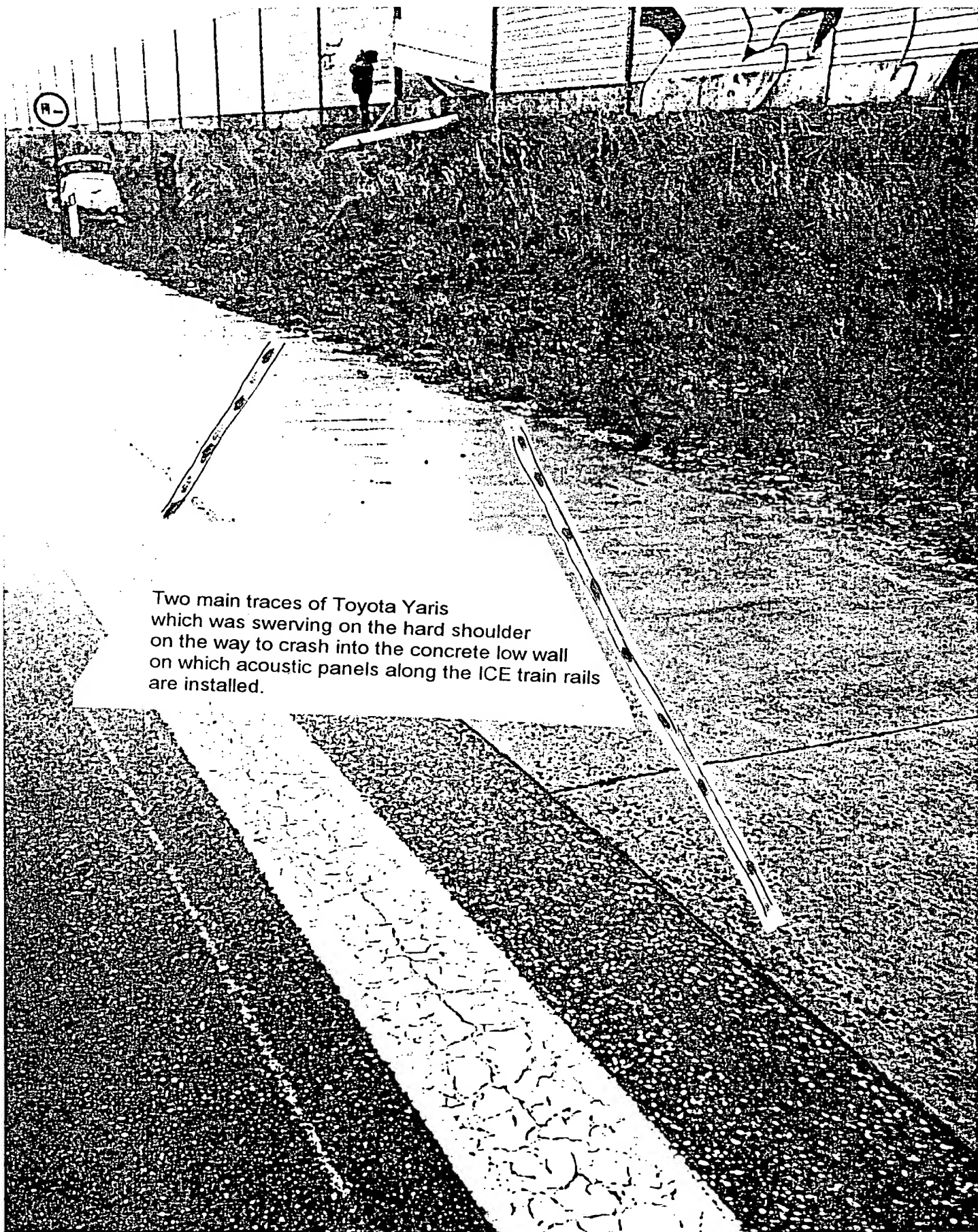


Dr.-Ing. Giok Djien Go  
Pfahlgrabenstr. 4  
D-65510 Idstein



Dr.-Ing. Glok Djien Gu  
Pfahlarabenstr. 45  
D-1000 Berlin 14





Two main traces of Toyota Yaris  
which was swerving on the hard shoulder  
on the way to crash into the concrete low wall  
on which acoustic panels along the ICE train rails  
are installed.

## Cost of crashes has increased dramatically, NHTSA reports

Motor vehicle crashes cost the United States a total of \$230.6 billion in 2000, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) concludes. This sum, which is 50 percent higher than NHTSA's last estimate in 1996, reflects the lifetime economic costs of 41,821 deaths, 5.5 million nonfatal injuries, and 28 million damaged vehicles.

The biggest costs were lost wages and productivity, property damage, and medical care for injuries. Combined, these account-

The people directly involved in the crashes paid only 25 percent of the costs. Society picked up the rest — about \$170 billion — through insurance premiums, taxes, and travel delays. All told, crashes cost roughly \$820 for every person in the United States. The total cost amounts to 2.3 percent of the nation's Gross Domestic Product.

For perspective on the huge costs of crashes, consider what other major health problems cost the nation. Heart disease and cancer are the two leading causes of death in the United States. According to the National Institutes of Health, the total economic cost of heart disease in 2000 was \$214.7 billion, including all health expenditures and lost

**WHO PAYS THE SOCIETAL COSTS OF CRASHES?**  
By source of payment (millions of dollars), 2000

	federal	state	insurer	other	self	TOTAL
medical	4,698	3,187	17,893	2,075	4,769	\$32,622
emergency services	56	1,100	214	25	57	\$1,453
market productivity	9,881	1,866	25,061	945	23,238	\$60,991
household productivity	—	—	8,280	312	11,559	\$20,151
insurance administration	135	77	14,955	—	—	\$15,167
workplace costs	—	—	—	4,472	—	\$4,472
legal/courts	—	—	11,118	—	—	\$11,118
travel delay	—	—	—	25,560	—	\$25,560
property damage	—	—	38,373	—	20,663	\$59,036
<b>TOTAL</b>	<b>\$14,769</b>	<b>\$6,231</b>	<b>\$115,894</b>	<b>\$33,388</b>	<b>\$60,285</b>	<b>\$230,568</b>

Source: National Highway Traffic Safety Administration

ed for two-thirds of the \$230.6 billion costs. Lost productivity cost \$61 billion (26 percent), property damage \$59 billion (26 percent), and medical expenses \$32.6 billion (14 percent). Other costs were travel delays, legal and court fees, insurance administration, and emergency services.

Safety belts saved \$50 billion in costs by preventing 11,900 deaths and 325,000 serious injuries. Still, the unnecessary costs resulting from people not using their belts came to \$26 billion. According to NHTSA, more than 9,200 lives could have been saved and 143,000 injuries prevented if the unbelted occupants had buckled up.

productivity. The cost of cancer in the same year is estimated at \$180 billion.

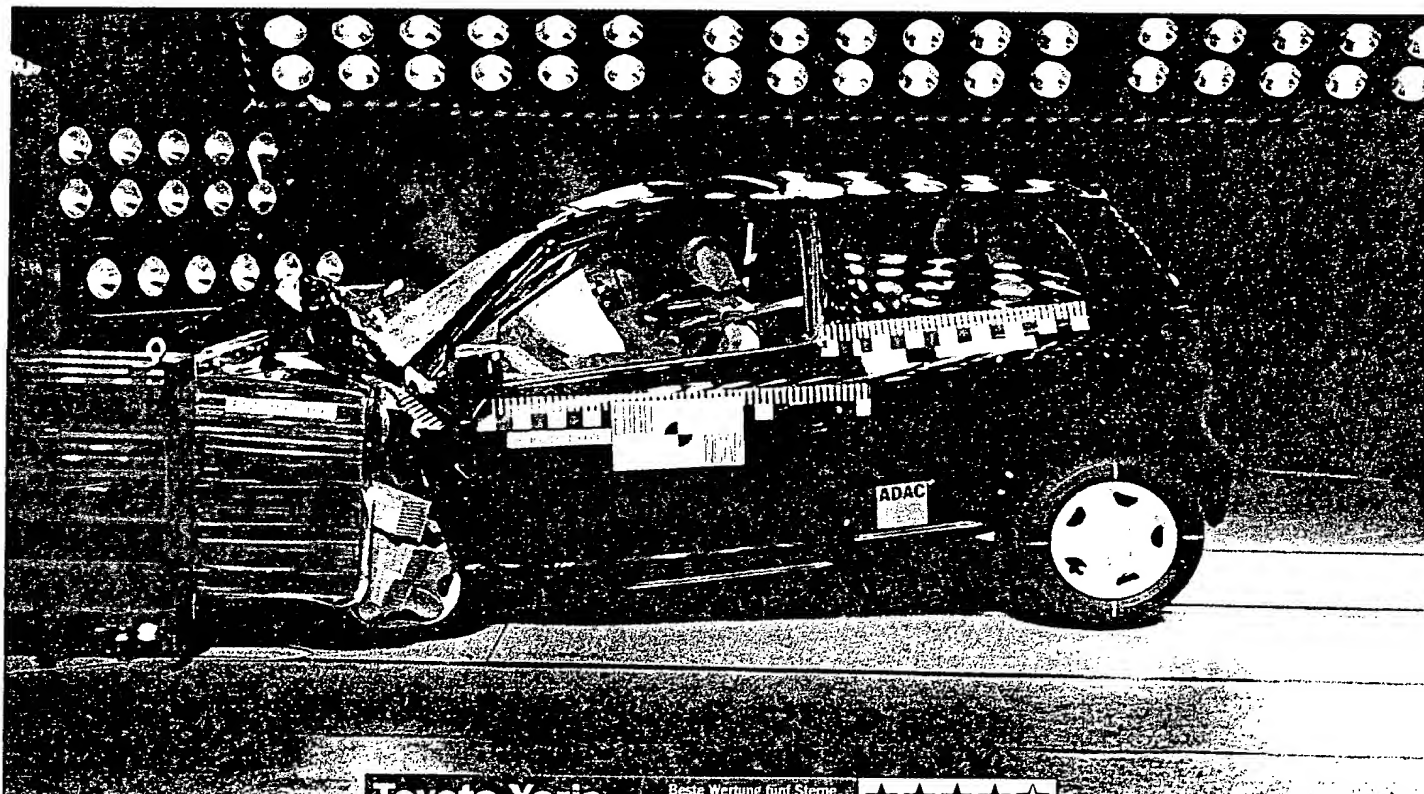
So motor vehicle crashes are as much of a drain on the economy, if not more so, as heart disease or cancer. Yet when it comes to federal research dollars, highway safety continues to get far less attention. President Bush's budget request for 2003 includes \$5.1 billion for research at the National Cancer Institute compared with \$205 million (about 4 percent as much) for NHTSA's research and operations programs.

For details about "The economic impact of motor vehicle crashes: 2000," visit NHTSA's website at [www.nhtsa.dot.gov](http://www.nhtsa.dot.gov).

Dr. J. G. Dyer  
10-65510  
Germany

# Kurz und klein

Wie sicher fährt man in Kleinwagen? Höchst unterschiedlich. Das jedenfalls zeigen 13 Crash-Tests, die nach dem anspruchsvollen **Euro-NCAP-Programm** durchgeführt wurden. Die dabei festgestellte Bandbreite des Sicherheitsrisikos ist beängstigend.



**Toyota Yaris**

Beste Wertung fünf Sterne, schlechteste kein Stern



## Bester Insassenschutz bei den Minis

Die steife Fahrgastzelle des Yaris ist eine Voraussetzung für das mit insgesamt 29 Punkten beste Gesamtergebnis. So erreicht er ohne Seitenairbags die Maximalpunktzahl (16) beim Seitencrash. Wegen Intrusionen und mittleren Verletzungsrisikos für die Oberschenkel erzielt der Yaris beim Frontalcrash nur 13 von 18 möglichen Punkten. Verbesserungen sind denkbar: vier Sterne.

Vor dem Gesetz sind alle gleich. Auch noch so kleine Minis müssen die gesetzlichen Sicherheitsauflagen erfüllen. Im Ernstfall freilich ist das Insassenschutz-Potenzial der Kleinen sehr unterschiedlich. Das jedenfalls beweisen die jüngsten Crash-Ergebnisse, die nach der anspruchsvollen Euro-NCAP-Methode (New Car Assessment Programme) durchgeführt werden.

Das von der EU unterstützte Konsortium von Verbänden, Behörden, Verbraucherorganisationen und Automobilclubs (siehe auch Kasten auf der nächsten Seite) überprüft die passive Sicherheit durch einen

Offsetcrash mit 40 Prozent Überdeckung und 64 km/h gegen eine deformierbare Barriere.

Zur Bewertung des Insassenschutzes wird zusätzlich ein Seitencrash entsprechend den EU-Richtlinien (50 km/h) herangezogen. Beide Crashes werden nach Punkten bewertet. Ihre Addition führt zu einem Gesamtergebnis, das von null

bis zu fünf Sternen (Bestwert) reicht.

Die von NCAP ausgewählten Fahrzeuge entsprechen dabei jeweils den Länderausführungen (Europa) mit der niedrigsten Sicherheitsausstattung. Die Crashkandidaten können sich also von den in Deutschland verkauften Modellen unterscheiden, die hier zu

Landen oft mit einer umfangreicheren Sicherheitsausstattung angeboten werden. Dies trifft zum Beispiel für den Skoda, den Seat, die beiden Ford, den Nissan Micra, den Citroën Saxo und den Fiat Seicento zu, die für Deutschland mit zwei Airbags ausgerüstet werden, im NCAP-Test aber auf den Beifahrer-Airbag oder auf beide (Fiat) verzichten mussten.

Insgesamt 20 Kleinwagen durchliefen das strapaziöse NCAP-Testprogramm, das in seinen Anforderungen weit über die gesetzlichen Auflagen hinausgeht. Die Bewertung der ersten sieben Teilnehmer (Fiat Punto, VW Lupo, MCC Smart,

## Wer steht hinter Euro NCAP?

Das European New Car Assessment Programme Euro NCAP wird von der EU finanziell unterstützt. Dahinter steht ein Konsortium von Verbänden, Behörden, Verbraucher-Organisationen und Automobilclubs. Federführend ist die FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Involviert sind die AIT (Alliance Internationale de Tourisme), der ADAC, die Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, das englische Transportministerium DETR, die französische sécurité routière sowie das Dutch Ministry of Transport. An der International Consumer Testing and Research-Organisation ICRT ist unter anderen auch die deutsche Stiftung Warentest beteiligt.



Hyundai Atos, Opel Corsa, Honda Logo und Lancia Y) wurde in auto motor und sport 7/2000 veröffentlicht.

Nun mussten sich 13 weitere aktuelle Minis dem NCAP-Test stellen. Die Kandidaten: Toyota Yaris, Skoda Fabia, VW Polo, Renault Clio, Peugeot 206, Daihatsu Sirion, Seat Ibiza, Daewoo Matiz, Ford Fiesta, Ford Ka, Nissan Micra, Citroën Saxo und Fiat Seicento.

Das Problem der Minis, hohen Sicherheitsansprüchen zu genügen, hängt unmittelbar mit ihrem kompakten Format zusammen. Denn ihre im Stadtverkehr so geschätzte Kürze ist zugleich ihr größtes Handicap bei der passiven Sicherheit. Der Grund: Es fehlt an ausreichend langen Knautschzonen. Die Lösung dieses Zielkonfliktes liegt in einer relativ steifen Struktur der Fahrgastzelle und aufwendigen Rückhaltesystemen.

Dass dies bei entsprechendem Know-how funktioniert, beweist fast die Hälfte der gecrashten Kandidaten, die mit guten oder akzeptablen Ergebnissen den Test bestanden.



## Skoda Fabia ★★★★★

### Punktverlust wegen Airbags

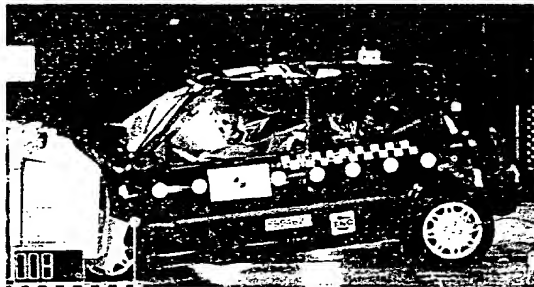
NCAP testet grundsätzlich die Modellvariante mit der magersten Sicherheitsausstattung. In dieser Version fehlt dem Fabia der Beifahrer-Airbag, der in Deutschland Serie ist. Daher liegt die Punktzahl im Frontalcrash bei zwölf, im Seitencrash werden ohne Sidebags 14 Punkte erreicht. Ergebnis: mittleres Risiko für Brust und Oberschenkel, 26 Punkte, vier Sterne.



## VW Polo ★★★★★

### Steife Fahrgastzelle

Die solide Karosserie des Polo sichert den Überlebensraum. Dennoch gibt es ein erhöhtes Verletzungsrisiko für die Fahreroberschenkel durch Kniekontakte. Daher nur elf Punkte beim Frontalcrash. Im Seitencrash erzielt der Polo auch ohne Sidebags mit 15 Punkten ein gutes Resultat. Gesamtwertung: 26 Punkte wie der Skoda Fabia, vier Sterne.



## Renault Clio ★★★★★

### Druck auf der Brust

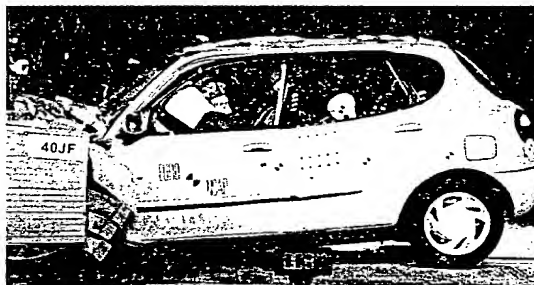
Der Renault Clio erreicht die gleiche Punktzahl wie VW Polo und Skoda Fabia. Wegen der erhöhten Brustbelastung und des mittleren Verletzungsrisikos des linken Fahrerbeins erreicht er elf Punkte beim Frontalcrash. Mit dem guten Ergebnis im Seitencrash (15 Punkte ohne Sidebags) addiert sich die Gesamtpunktzahl auf 26, macht vier Sterne.



## Peugeot 206 ★★★★★

### Verletzungsrisiko durch Pedalerie

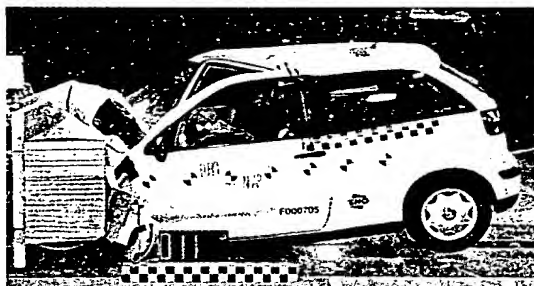
Die Karosserie des Peugeot 206 sichert weitgehend den Überlebensraum, allerdings gefährdet die eindringende Pedalerie die Füße des Fahrers. Mittleres Verletzungsrisiko auch für Oberschenkel der Frontinsassen sowie die Brust des Beifahrers, ergibt elf Punkte beim Frontcrash. 15 Punkten im Seitencrash kommt der 206 auf 26 Zähler und vier Sterne.



## Daihatsu Sirion ★★★★★

### Brust trifft Lenkrad

Im Daihatsu Sirion muss der Fahrer mit einem erhöhten Verletzungsrisiko beim Frontaufprall rechnen. So durchschlägt die Brust den Airbag und erleidet einen harten Aufprall am Lenkrad. Kopf und Beine sind einem mittleren Risiko ausgesetzt. Punktzahl beim Frontcrash: sieben. Gesamtergebnis dank dem guten Seitencrash (15): 22 Punkte, drei Sterne.



## Seat Ibiza ★★★★★

### Rettung mit Airbag

Erst der Nachcrash mit Airbag auf der Fahrerseite, den Seat seit September ohne Ausnahme liefert, stellt dem Ibiza ein akzeptables Sicherheitszeugnis aus (sieben Punkte beim Frontcrash). Das ohne Sidebags geringe Verletzungsrisiko beim Seitencrash (13 Punkte) verschafft ihm insgesamt ein passables Gesamtergebnis: 21 Punkte\* und drei Sterne.

\* Zwei abgerundete Einzelergebnisse können zu einem gerundeten Gesamtergebnis führen.